

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|---|
| Suchabfrage | 20.04.2024 |
| Thema | Keine Einschränkung |
| Schlagworte | Sonnenenergie, Strassenverkehr, Klimapolitik |
| Akteure | Suter, Gabriela (sp/ps, AG) NR/CN |
| Prozesstypen | Keine Einschränkung |
| Datum | 01.01.1965 - 01.01.2024 |

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Ackermann, Marco
Flückiger, Bernadette
Zumofen, Guillaume

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Flückiger, Bernadette; Zumofen, Guillaume 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Sonnenenergie, Strassenverkehr, Klimapolitik, 2020 – 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|-------------------------------------|---|
| Allgemeine Chronik | 1 |
| Infrastruktur und Lebensraum | 1 |
| Energie | 1 |
| Alternativenergien | 1 |
| Verkehr und Kommunikation | 4 |
| Strassenverkehr | 5 |
| Umweltschutz | 8 |
| Naturschutz | 8 |
| Lärmschutz | 9 |
| Klimapolitik | 9 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|----------------|--|
| KVF-NR | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates |
| UREK-NR | Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates |
| BFE | Bundesamt für Energie |
| UREK-SR | Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates |
| KVF-SR | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates |
| EU | Europäische Union |
| ENHK | Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission |
| LSVA | Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe |
| SBB | Schweizerische Bundesbahnen |
| EnG | Energiegesetz |
| SGV | Schweizerischer Gewerbeverband |
| StromVG | Stromversorgungsgesetz |
| SVG | Strassenverkehrsgesetz |
| ZHAW | Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften |
| LITRA | Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr |
| VöV | Verband öffentlicher Verkehr |

| | |
|-----------------|--|
| CTT-CN | Commission des transports et des télécommunications du Conseil national |
| CEATE-CN | Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national |
| OFEN | Office fédéral de l'énergie |
| CEATE-CE | Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats |
| CTT-CE | Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats |
| UE | Union européenne |
| CFNP | Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage |
| RPLP | Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations |
| CFF | Chemins de fer fédéraux suisses |
| LEne | Loi sur l'énergie |
| USAM | Union suisse des arts et métiers |
| LApEI | Loi sur l'approvisionnement en électricité |
| LCR | Loi fédérale sur la circulation routière |
| ZHAW | Haute école des sciences appliquées de Zürich |
| LITRA | Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic |
| UTP | Union des transports publics |

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Alternativenergien

POSTULAT
DATUM: 08.06.2021
MARCO ACKERMANN

Der Nationalrat stimmte in der Sommersession 2021 im Sinne des Bundesrates und nahm ein Postulat Jans (sp, BS), das in der Zwischenzeit von Gabriela Suter (sp, AG) übernommen worden war, mit 125 zu 51 Stimmen bei einer Enthaltung an. Der Bundesrat wurde damit beauftragt, einen Bericht auszuarbeiten, inwiefern die **Nutzung von Fotovoltaikanlagen auf den Gebäuden der Armee** dazu beitragen könnte, das sicherheitspolitische Risiko der Abhängigkeit von ausländischen fossilen Energieträgern zu verringern. Wie Verteidigungsministerin Viola Amherd im Rat erklärte, sei die Fotovoltaik eine «interessante Option», um einerseits die autarke Energieversorgung zu steigern und gleichzeitig auch einen Beitrag zur Förderung der erneuerbaren Energien seitens der Armee zu leisten. Zwar seien derzeit bereits Arbeiten im Gange, um die Produktion und Verwendung von erneuerbaren Energien in der Armee zu fördern, eine umfassende Betrachtung der sicherheitspolitischen, rechtlichen und finanziellen Aspekte sei aber sinnreich, so Amherd. Nicht einverstanden zeigte sich die geschlossene SVP-Fraktion, die gemäss Jean-Luc Addor (svp, VS), der das Postulat zuvor bekämpft hatte, den geforderten Bericht angesichts der laufenden Arbeiten als «unnötig» betrachtete.¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 16.06.2021
MARCO ACKERMANN

In einer Monsterdebatte setzte sich der Nationalrat in der Sommersession 2021 als **Erstrat** mit dem Entwurf zur parlamentarischen Initiative Girod (gp, ZH) zur **Förderung der Stromproduktion aus erneuerbaren Energien** auseinander. Insgesamt gab es zur Frage der Gestaltung der Übergangslösung für die Förderung der erneuerbaren Energien 58 Wortmeldungen und 24 Abstimmungen bei 13 Minderheitsanträgen. Der Nationalrat trat ohne Gegenantrag auf die Debatte ein. Der Bundesrat hatte ihm zuvor geraten, nicht auf das Geschäft einzutreten, da er die Thematik im Rahmen des Bundesgesetzes über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien behandeln wollte. Die Regierung erachtete die vorgesehenen Massnahmen im Erlassentwurf der Initiative Girod – insbesondere auch im Hinblick auf das Ausbleiben eines Stromabkommens mit der EU nach dem Aus des Rahmenabkommens – als nicht ausreichend. Namentlich die Sicherstellung der inländischen Stromversorgungssicherheit und der Netzstabilität durch Ausbauschritte und Speicherkapazitäten für die Wintermonate kam nach Ansicht des Bundesrates im vorliegenden Entwurf zu kurz. Abgesehen davon stehe der Bundesrat der Vorlage inhaltlich nicht allzu fern, wie Energieministerin Simonetta Sommaruga im Rat erklärte. Bis auf zwei Punkte – namentlich bei der Marktprämie und der unbefristeten Gestehungskostenüberwälzung – sei der Bundesrat mit dem Vorschlag der Kommissionmehrheit einverstanden. Sie zeigte sich erfreut, dass die UREK-NR mit dieser Vorlage zentrale Elemente aus dem Bundesratsgeschäft zur Revision des EnG und des StromVG aufgenommen hatte, fand es aufgrund des genannten Zeithorizonts aber fraglich, ob es sich hierbei wirklich nur um eine «Lückenfülllösung» handle oder ob nicht eher eine ausgedehnte «Übergangslösung» beschlossen werde. Wie Kommissionsprecherin Susanne Vincenz-Stauffacher (fdp, SG) betonte, sei dieses Massnahmenpaket als Begleitmassnahme zum genannten zweiten Massnahmenpaket der Energiestrategie 2050 zu betrachten und ziele darauf ab, eine gesetzliche Förderungslücke ab 2023 zu verhindern. Die Kommission anerkenne die Ansicht des Bundesrates, die Massnahmen im Rahmen des Bundesgesetzes über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien behandeln zu wollen, sehe aber eine zeitliche Dringlichkeit, sodass nicht auf die Ausarbeitung einer Übergangslösung verzichtet werden könne.

In der Detailberatung stimmte der Nationalrat dem Entwurf der Kommission in allen Punkten zu und lehnte die verschiedenen Minderheitsanträge ab. So beschloss er erstens, den Investitionsbeitrag für kleine **Fotovoltaikanlagen** bei 30 Prozent der Investitionskosten zu belassen und damit die bestehende Regelung zu verlängern. Für grössere Fotovoltaikanlagen, die ihre ganze produzierte Strommenge einspeisen und nicht von den finanziellen Vorteilen des Eigenverbrauchs profitieren können, erhöhte der Nationalrat die Einmalvergütung auf maximal 60 Prozent der Investitionskosten. Eine SVP-Minderheit Röstli (svp, BE) verlangte, dass dies nur solchen Anlagen zugute

kommen soll, die einen hohen Anteil an Winterstrom produzieren und damit der Stromknappheit in der kalten Jahreszeit entgegenwirken. Röstli erklärte im Rat, es sei sehr wichtig, hier auf die Produktion von Bandenergie zu achten, worauf vonseiten der SP- und der FDP-Fraktionen entgegen wurde, dass auch nicht speziell auf die Wintermonate ausgerichtete Fotovoltaikanlagen Strom in der kalten Jahreszeit lieferten und jede zusätzliche Kilowattstunde die Versorgungssicherheit verbessere. Martin Bäumle (glp, ZH) räumte zwar ein, dass das Problem mit der Winterstromknappheit angegangen werden müsse, dies aber nach Ansinnen der GLP-Fraktion nicht im Rahmen dieser Vorlage gelöst werden solle.

Zweitens nahm die grosse Kammer Auktionen für die Vergabe von Einmalvergütungen bei grossen Fotovoltaikanlagen ins Gesetz auf, sodass jene Projekte den Zuschlag erhalten, die das effizienteste Angebot unterbreiten können. Die genaue Ausgestaltung der marktwirtschaftlichen Unterstützungsmassnahmen soll der Bundesrat bestimmen können. Solche Ausschreibungen waren zuvor schon von der UREK-NR im Rahmen der parlamentarischen Initiative 20.401 gefordert und insbesondere auch von der FDP-Fraktion gelobt worden, die eine marktnahe Ausgestaltung des Förderwesens unterstütze, wie beispielsweise Matthias Jauslin (fdp, AG) erläuterte. Eine unterlegene Minderheit Müller-Altermatt (mitte, SO), die von den Fraktionen der Mitte und der SVP unterstützt wurde, verlangte hingegen den Verzicht auf solche Auktionen. Der Mitte-Politiker erklärte im Rat, dass mit dieser parlamentarischen Initiative keine Weichen gestellt, sondern vielmehr eine Übergangslösung gefunden werden sollte. Es gehe bei dem vorliegenden Geschäft nur um die Verhinderung einer Förderlücke. Alles, was darüber hinaus gehe, solle im Rahmen der Beratungen des zweiten Massnahmenpaketes zur Energiestrategie beraten werden. «Wenn nun aber über die Einführung von Auktionen entschieden wird, dann nehmen wir die Beratung des halben Energiegesetzes vorweg», kritisierte Mike Egger (svp, SG) diesen Beschluss in gleicher Weise.

Drittens sollen neben Fotovoltaikanlagen auch **Windkraftprojekte** von Investitionsbeiträgen in der Höhe von bis zu 60 Prozent der anrechenbaren Kosten profitieren können. Die bestehenden und auslaufenden Einspeisevergütungen sollen damit ersetzt werden. Nach Ansicht der unterlegenen Minderheit Röstli sollte dieser Beitrag maximal bei 30 Prozent angesetzt werden, was aus Sicht der SP-Fraktion zum «ökonomischen Tod der Windkraft» führen würde, so Gabriela Suter (sp, AG) im Rat. Auch die Grünen erachteten es als wichtig, dass alle Technologien gleich stark unterstützt werden, betonte Delphine Klopfenstein Broggin (gp, GE). Aus Sicht der SVP-Fraktion stössen die Windturbinen in der Bevölkerung jedoch auf zu grossen Widerstand, weshalb das Geld besser in anderen Bereichen ausgegeben werden sollte, wie Mike Egger erklärte.

Viertens beschloss der Nationalrat, **Biomasseanlagen** – dazu gehören Biogasanlagen, Holzkraftwerke, Klärgasanlagen sowie Kehrlichtverbrennungsanlagen – ebenfalls durch Investitionsbeiträge in der Höhe von maximal 60 Prozent zu fördern und das bestehende Einspeisevergütungssystem auslaufen zu lassen. Solche Anlagen könnten insbesondere im Winterhalbjahr für eine verbesserte Stromversorgungssicherheit sorgen. Zusätzlich zum Investitionsbeitrag sollen Biomasseanlagen, welche besonders hohe Betriebskosten aufweisen, von einem Betriebskostenbeitrag profitieren können. Eine stärkere finanzielle Unterstützung war von den beiden Räten bereits im Rahmen einer Motion Fässler (mitte, AI; Mo. 20.3485) gefordert worden. Eine FDP-Minderheit unter der Federführung von Matthias Jauslin hätte es bevorzugt, die Betriebskostenbeiträge nur an jene Anlagen zu vergüten, die bisher am Einspeisevergütungssystem teilgenommen hatten und deren Vergütungsdauer abgelaufen war. Er erklärte, dass mit einem Betriebskostenbeitrag für neue Anlagen erstens der anstehenden Revision des Energiegesetzes vorgegriffen werde und zweitens eine Technologie den anderen vorgezogen werde. Damit würden sowohl bestehende als auch neue Biomasseanlagen am «Subventionstopf» hängen. Befürwortende, wie etwa Christine Bulliard-Marbach (mitte, FR), entgegneten, dass gerade diese Chance nicht verpasst werden dürfe, sowohl den Fortbestand als auch den Zubau solcher Anlagen zu fördern, weshalb ein Betriebskostenbeitrag auch für neue Anlagen gesprochen werden müsse.

In einem zweiten Block diskutierte der Nationalrat die **Wasserkraftförderung**. Neue kleine Wasserkraftanlagen (bis 10 MW Leistung) sollen künftig mit bis zu 60 Prozent der Investitionskosten gefördert werden. Neue grosse Wasserkraftanlagen sollen nicht mehr wie bisher mit 40 Prozent, sondern ebenfalls mit 60 Prozent der Investitionskosten unterstützt werden und damit einen wesentlichen Beitrag zur Stromversorgungssicherheit der Schweiz leisten, entschied die Mehrheit des Nationalrates. Eine Minderheit Bäumle (glp, ZH) hätte den Beitrag für alle Wasserkraftanlagen generell bei 40 Prozent ansetzen wollen. Damit sollte weder auf die

kleinen noch auf die grossen Anlagen explizit gesetzt werden, sondern vielmehr das Kosten-Nutzen-Verhältnis ins Zentrum gerückt werden, erklärte er seinen Antrag im Rat. Albert Rösti kritisierte, dass dies im Sinne einer «wahren Technologieneutralität» nicht zu befürworten sei, da damit die Wasserkraft gegenüber den anderen Energieträgern zurückgestuft würde. Eine Minderheit Kurt Egger (gp, TG) verlangte indes, dass Investitionsbeiträge bei neuen Wasserkraftanlagen erst ab einer Leistung von 3 MW gesprochen werden können, das heisst bei Anlagen, die aufgrund ihrer Grösse der Umweltverträglichkeitsprüfung unterstellt sind. Damit sollten kleine, aus ökologischen Gründen oft problematische Anlagen weniger im Förderfokus stehen. Weder die Kommissions- noch die Nationalratsmehrheit konnten sich jedoch für diese Klausel erwärmen und so wurde als allgemeine Bedingung für einen Förderbeitrag eine Leistung von mindestens 1 MW festgelegt.

Neben neuen Anlagen sollen auch erhebliche Erweiterungen und Erneuerungen bestehender Anlagen mit einer Leistung nach dem Bauprojekt von mindestens 300 kW mit Investitionsbeiträgen unterstützt werden. Eine Minderheit Munz (sp, SH) beantragte, dass solche Beiträge erst gesprochen werden können, wenn die Anlage nach dem Um- oder Weiterbau eine Leistung von mindestens 1 MW vorweist. Damit würde die gleiche Leistungsschwelle verwendet wie für die Vergabe von Investitionsbeiträgen bei Neuanlagen. Nach Ansicht der Sozialdemokratin würden Kleinwasserkraftanlagen bei hohen Kosten wenig Energie liefern und gleichzeitig grosse ökologische Schäden anrichten, weshalb eine Anhebung der Förderschwelle nötig sei. Der Nationalrat belies die Grenze jedoch beim tieferen Wert von 300 kW.

Bei bestehenden Grosswasserkraftanlagen verlängerte der Nationalrat die ursprünglich Ende 2022 auslaufende Marktprämie, die als Reaktion auf die Preisbaisse im letzten Jahrzehnt und die damit verbundenen finanziellen Schwierigkeiten beschlossen worden war, bis Ende 2030. Die Rentabilität der bestehenden Grosswasserkraftanlagen soll damit optimiert werden, indem Marktpreise unter den Gestehungskosten korrigiert werden. Eine linke Minderheit Munz forderte analog zum Bundesrat vergebens, auf die Verlängerung zu verzichten, damit die finanziellen Mittel in den Zubau von neuen, zusätzlichen Produktionskapazitäten fliessen können. Zudem müssten die Konsumentinnen und Konsumenten als gebundene Endverbraucher mit der Marktprämie dafür sorgen, dass den Kraftwerksbetreibern eine «Optimierung der Gewinne» gewährleistet werde, erklärte die Schaffhauserin ihr Anliegen. Der Nationalrat sah vor, für die Marktprämie bei bestehenden Grosswasserkraftanlagen sowie für Investitionen und Ausbauprojekte in neue Anlagen mit einer Leistung von über 10 MW neu 0.2 Rappen pro kWh aus dem Netzzuschlagsfonds zur Verfügung zu stellen. Die unterlegene Minderheit Kurt Egger hätte diesen Höchstanteil bei den bisherigen 0.1 Rappen belassen wollen. Insgesamt sollen gemäss dem Nationalratsentscheid die Unterstützungsmassnahmen wie bisher mit 2.3 Rappen Netzzuschlag pro kWh von den Konsumentinnen und Konsumenten finanziert werden. Eine Erhöhung dieser Beiträge war im Entwurf nicht vorgesehen und wurde auch von keiner Minderheit beantragt.

Schliesslich wandte sich die grosse Kammer der **Tarifgestaltung für die Endverbraucher im StromVG** zu. Hier entschied sie, dass Stromversorgungsunternehmen ihre Gestehungskosten für erneuerbare, inländische Stromproduktion in die Tarife einberechnen dürfen und dies nicht mehr an das Vorhandensein einer Marktprämie gekoppelt ist. Eine Minderheit Bäumle, welche unter anderem von der SVP-Fraktion unterstützt worden war, beantragte jedoch, die Gestehungskostenüberwälzung weiterhin an die Marktprämie zu knüpfen und damit indirekt mit einem Enddatum von 2030 zu versehen. Auch Simonetta Sommaruga versuchte vergeblich, die grosse Kammer davon zu überzeugen, hier nur eine Übergangslösung zu schaffen und keine unbeschränkte Verlängerung einzuführen.

Nach dreistündiger Diskussion und der mehrmaligen Erreichung des qualifizierten Mehrs bei der Ausgabenbremse verabschiedete die grosse Kammer den Entwurf zuhanden des Ständerates und der zuständigen UREK-SR.²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 22.10.2021
MARCO ACKERMANN

Zwischen Genfersee und Bodensee eröffneten 2020 und 2021 mehrere **Wasserstofftankstellen**. Vor allem ein serienmässig hergestellter Wasserstoff-Lastwagen der Marke Hyundai, von dem in der Schweiz bis zu diesem Zeitpunkt über 1'600 Stück bestellt worden seien und die bis 2025 geliefert werden sollten, habe diese Entwicklung ins Rollen gebracht, summierten die Medien. Vorwiegend in der Ostschweiz war das Thema in den Medien präsent, zumal dort im Oktober 2020 der erste dieser Lastwagen in der Schweiz bei der Genossenschaft Migros Ostschweiz in Betrieb genommen wurde. 2023 soll es nach Meinung des Fördervereins «H2 Mobilität Schweiz» schweizweit an rund fünfzig Tankstellen möglich sein, Wasserstoff zu tanken.

Diese rasche Entwicklung sei möglich, weil der Verein eine gemeinsame Verfolgung der Interessen von Transport-, Handels- und Mineralölunternehmen und eine Bündelung ihrer Anstrengungen ermögliche, erklärte das St. Galler Tagblatt. Durch eine Zusammenarbeit zwischen dem Stromkonzern Alpiq, dem Energiedienstleistungsunternehmen EW Höfe AG sowie dem Tankstellenbetreiber Socar soll gemäss der Aargauer Zeitung beispielsweise in Freienbach (SZ) bis Ende 2022 die bisher grösste Elektrolyseanlage der Schweiz zur Gewinnung von Wasserstoff entstehen. Das St. Galler Tagblatt mutmasste im Frühling 2021 deshalb euphorisch, die Schweiz könnte damit zu einer Vorreiterin bezüglich Wasserstoff-Mobilität werden. Auch das Parlament und der Bundesrat beschäftigten sich 2021 mit der strategischen Ausrichtung, aber auch mit kritischen Fragen im Zusammenhang mit Wasserstoff. Ein überwiesenes Postulat Candinas (mitte, GR; Po. 20.4709) und eine vom Nationalrat gutgeheissene Motion Suter (sp, AG; Mo. 20.4406) sollen diesbezüglich mehr Klarheit schaffen.³

POSTULAT

DATUM: 17.03.2022
GUILLAUME ZUMOFEN

La députée Gabriela Suter (ps, AG) considère que la mainmise chinoise sur la production des panneaux photovoltaïques, grâce notamment à son quasi-monopole sur le silicium, est une menace pour la sécurité de l'approvisionnement électrique helvétique. Dans cette optique, elle demande au Conseil fédéral d'établir un **rapport sur le soutien de la Suisse à la relance de l'industrie photovoltaïque européenne**, les possibilités de renforcement de ce soutien, et les effets de cette relance du point de vue écologique, social et économique.

Le Conseil fédéral a recommandé l'adoption du postulat. Dans sa réponse, il a précisé que le rapport ne devrait pas viser des interventions de politique industrielle mais plutôt dresser un état des lieux dans le domaine de la recherche et de l'innovation.

En chambre, le postulat a d'abord été combattu par le député agrarien Albert Rösti (udc, BE). Puis, la question des mesures de politique industrielle a été soulevée par le groupe du Centre. Finalement, la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga a confirmé que le rapport serait orienté sur la recherche et l'innovation. Lors du vote, le **postulat** a été **adopté** par 105 voix contre 75 et 5 abstentions. Le postulat de la députée socialiste a convaincu les voix des Verts (28), du Parti socialiste (36), des Vert'libéraux (16), du groupe du Centre (27) et d'une députée PLR.⁴

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

Jahresrückblick 2021: Verkehr und Kommunikation

Im Jahr 2021 gab es im Themenbereich «Verkehr und Kommunikation» ganz unterschiedliche politische Entwicklungen zu beobachten, wobei keine medial oder politisch deutlich dominierte. Ein Blick in die Medienberichterstattung mithilfe der APS-Zeitungsanalyse zeigt zudem, dass die Themen Verkehr und Kommunikation im Jahr 2021 gegenüber anderen Themen an Bedeutung eingebüsst haben. Während im Jahr 2019 noch etwas über 7 Prozent aller von Année Politique Suisse archivierten Zeitungsartikel diesen Themenbereich behandelten, waren es im zweiten Pandemie-Jahr lediglich gut 4 Prozent (vgl. Abbildung 2 der APS-Zeitungsanalyse 2021 im Anhang).

Den in diesem Themenbereich grössten medialen und auch politischen Schwerpunkt bildete der **Schienerverkehr**. So war der öffentliche Verkehr auch im aktuellen Jahr stark von der Covid-19-Krise betroffen, da ihn deutlich weniger Passagiere nutzten als vor der Krise. Im Frühling 2021 reichten die KVF-NR und die KVF-SR daher je eine gleichlautende Motion für eine finanzielle Unterstützung des öffentlichen Verkehrs, namentlich des Fernverkehrs, des touristischen Verkehrs und des Ortsverkehrs ein, welche von den Räten angenommen wurden. Dieser Forderung kam der Bundesrat nach, indem er im November 2021 – wie bereits im Vorjahr – das zweite Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise präsentierte. Mit diesem Massnahmenpaket wurden ebenfalls zwei Vorstösse der Kommissionen für eine finanzielle Unterstützung des Schienengüterverkehrs umgesetzt. Letzterer war zudem auch unabhängig von Corona Thema im Parlament. So wurden etwa zwei Postulate angenommen, die sich der Frage nach der Zukunft des Schienengüterverkehrs und von SBB Cargo widmeten (Po. 21.3198 und Po. 21.3597).

Breiter diskutiert wurde im Schienenbereich schliesslich auch der **Ausbau des Nachtzugangebots der SBB**, welches ein Postulat Ammann (cvp, SG; Po. 19.3643) und

BERICHT

DATUM: 31.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

eine Motion Trede (gp, BE; Mo. 19.4614) fördern wollten, die beide im Berichtsjahr angenommen wurden. Unbehandelt blieb im Gegenzug weiterhin ein Vorstoss Giezendanner (svp, AG; Po. 20.4019) aus dem Vorjahr, mit dem der Ausbau des Nachtzugangebots durch die SBB gestoppt werden sollte.

Im Bereich **Strassenverkehr** stand – nicht nur in den Medien sondern auch in der Politik – insbesondere die **Lärmproblematik** im Zentrum. Beide Kammern sprachen sich für eine Forderung der UREK-NR nach einem Massnahmenpaket zur Lärmreduzierung im Strassenverkehr – insbesondere bei den so genannten «Autoposern» und den getunten Fahrzeugen – aus. Eine Reduktion des Strassenlärms forderte überdies eine parlamentarische Initiative Suter (sp, AG; Pa.lv. 21.441) mittels Temporeduktion auf generell 30 km/h innerorts, die jedoch in den Räten noch nicht behandelt wurde.

Im Themenbereich «Kommunikationsdienste» standen erneut das Für und Wider des Mobilfunk-Standards 5G sowie die Weiterentwicklung des Notrufsystems im Mittelpunkt. Dabei wurden drei Standesinitiativen der Kantone Genf, Jura und Neuenburg, die ein Moratorium für die **5G-Technologie** in der Schweiz forderten, von der KVF-SR und vom Ständerat keine Folge gegeben. Zustimmung fand dagegen ein Postulat der KVF-SR für eine frühzeitige Sicherstellung des Informationsflusses bei allenfalls in Zukunft genutzten Frequenzen im so genannten Millimeterwellenbereich. Das Postulat soll ebenfalls dafür sorgen, dass die Kantone und die parlamentarischen Kommissionen in die Diskussionen einbezogen und die Forschungsergebnisse berücksichtigt werden. Im Gegensatz zu den Standesinitiativen forderte die FDP.Liberale-Fraktion, dass die notwendigen Rahmenbedingungen für einen raschen Aufbau des 5G-Mobilfunknetzes geschaffen werden. Damit einhergehend solle der Bundesrat auch die Bevölkerung besser über 5G informieren. In der Debatte in der grossen Kammer räumte Christian Wasserfallen (fdp, BE) ein, dass der derzeitige Strahlengrenzwert für Mobilfunkantennen beim Ausbau des 5G-Mobilfunknetzes leicht angehoben werden müsse, wobei dem Gesundheitsaspekt jedoch selbstverständlich weiterhin Rechnung zu tragen sei. Die Grünen- und die SP-Fraktion sprachen sich gegen das Anliegen aus – die Mehrheit des Nationalrates stimmte der Motion jedoch zu.

Schliesslich wurde im Jahr 2021 zudem die Forderung nach einer **Weiterentwicklung des Schweizer Notrufsystems** laut, nachdem es auch bereits im Vorjahr zu einigen Pannen gekommen war. Dabei nahmen beide Räte eine Motion der KVF-SR zur Systemführerschaft für die Abwicklung von Notrufen an, welche verlangte, dass eine Stelle geschaffen werden soll, welche die technische Gesamtverantwortung für alle Notrufe übernimmt. Zudem forderten Nationalrätinnen und Nationalräte aller sechs Fraktionen mittels sechs gleichlautender Motionen erfolgreich die Digitalisierung und Weiterentwicklung der Schweizer Notrufe; damit solle insbesondere ein barrierefreies Angebot für Menschen mit Behinderungen geschaffen werden.⁵

Strassenverkehr

Im November 2020 befasste sich die UREK-NR mit dem Thema **Lärm im Strassenverkehr**. Sie beriet dabei auch über die beiden parlamentarischen Initiativen 20.443 und 20.444 von Nationalrätin Gabriela Suter (sp, AG). Die Kommission beschloss, die beiden Initiativen zu sistieren und im Gegenzug eine eigene Motion einzureichen. In dieser forderte sie den Bundesrat auf, ein Massnahmenpaket zur einfacheren und strengeren Sanktionierung von unangemessenem Lärm im Strassenverkehr auszuarbeiten. Mit diesem Massnahmenpaket sollen Personen, welche illegale Bauteile in ihr Fahrzeug einbauen oder sonstige verbotene Veränderungen daran vornehmen, einfacher zur Rechenschaft gezogen werden können. Zudem soll geprüft werden, wie die Polizei ihre Kontrollen hinsichtlich des Verkehrslärms intensivieren kann und schliesslich solle dargelegt werden, mit welchen Instrumenten der Bund den Vollzug durch die Kantone unterstützen könne, insbesondere hinsichtlich der Entwicklung von so genannten Lärmblitzern. Eine Kommissionsminderheit um Walter Wobmann (svp, SO) lehnte die Motion ab. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion.

In der Frühjahressession 2021 wurde die Motion im Nationalrat behandelt. Die Kommissionsprecherinnen Delphine Klopfenstein Broggini (gp, GE) und Susanne Vincenz-Stauffacher (fdp, SG) wiesen darauf hin, dass sehr viele Personen in der Schweiz von übermässigem Strassenlärm gestört seien und dass sich dieser Lärm auch gesundheitsschädigend auswirken könne. Daher sei das Anliegen, den Lärm zu begrenzen, in der Kommission auf grosses Verständnis gestossen. Anschliessend

MOTION
DATUM: 10.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

erläuterten beide noch einmal die Forderungen der Motion. Minderheitssprecher und Präsident der Föderation der Motorradfahrer der Schweiz Walter Wobmann erläuterte, dass auch er die Lärmbelastung senken wolle, aber diese Aufgabe sei mit den bestehenden Instrumenten und gesetzlichen Grundlagen längst angegangen worden. Die Motion sei daher unnötig. So wies er etwa darauf hin, dass bereits heute Fahrerinnen und Fahrer wegen vermeidbaren Lärms gebüsst werden können und dass die Polizei getunte Fahrzeuge aus dem Verkehr ziehen könne.

Umwelt- und Verkehrsministerin Sommaruga befürwortete im Namen des Bundesrats die Motion und wies auf den grösseren Kontext dieses Vorstosses hin. Es sei unsinnig, auf der einen Seite Milliarden von Franken in den Lärmschutz und damit in die Gesundheit der Menschen zu investieren, wenn auf der anderen Seite einzelne Personen diese Massnahmen durch ihr Fahrverhalten und ihre getunten Fahrzeuge zunichte machten. Es sei daher wichtig, diesen einfach vermeidbaren Lärm an der Quelle zu reduzieren.

Nach einigen kritischen Rückfragen seitens der SVP und der FDP kam das Geschäft zur Abstimmung. Die grosse Kammer stimmte der Motion mit 119 zu 65 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossen stimmenden SVP sowie von einigen Mitgliedern der FDP.Liberalen- und der Mitte-Fraktion.⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 26.07.2021

BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Sommer 2021 liefen in mehreren Städten Bestrebungen, innerorts generell ein **Tempolimit von 30km/h** einzuführen. Als Vorreiterin galt die Stadt Lausanne, die im September 2021 generell Tempo 30 bei Nacht auf allen Hauptverkehrsstrassen, mit Ausnahme der Hauptzufahrtsstrassen von den Autobahnausfahrten ins Stadtzentrum, einführte. Auch in Bern waren bereits rund zwei Drittel des Strassennetzes verkehrsberuhigt (Tempo 30 oder sogar 20). Im Juli 2021 gab sodann der Stadtrat von Zürich bekannt, dass er bis ins Jahr 2030 schrittweise weitgehend Tempo 30 einführen will. Für jene Strecken, an denen keine Anwohnenden unter dem Strassenlärm litten, solle jedoch weiterhin Tempo 50 gelten.

Das Thema fand auch nationale Beachtung. Die Befürwortenden dieser Temporeduktion, wie etwa Nationalrätin Gabriela Suter (sp, AG), die eine diesbezügliche parlamentarische Initiative einreichte, erhofften sich vor allem eine deutliche Lärmreduktion sowie mehr Sicherheit für Fussgänger und Velofahrerinnen. Ausserdem gingen sie davon aus, dass sich der Verkehr dadurch verflüssigen würde. Dem Argument der Gegnerinnen und Gegner – beispielsweise in Person von LITRA-Präsident Martin Candinas (mitte, GR) und von VöV-Direktor Ueli Stückelberger –, wonach durch diese Temporeduktion der öffentliche Verkehr langsamer und dadurch unattraktiver sowie teurer würde, widersprachen die Befürwortenden. So erwartete beispielsweise der Zürcher Gemeinderat und VCS Zürich-Geschäftsleiter Markus Knauss (gp) keine einschneidenden Einschränkungen für den öffentlichen Verkehr, da dieser mit «separaten Busspuren, optimierten Lichtsignalschaltungen oder weiteren Massnahmen» ohne grössere Zeiteinbussen zirkulieren dürfte (Knauss in der Aargauer Zeitung). Der Tages-Anzeiger wies darauf hin, dass auch aus Gewerbekreisen starke Kritik an der Temporeduktion geäussert wurde. Dieter Kläy (fdp), Zürcher FDP-Kantonsrat und Ressortleiter beim SGV, sorgte sich dabei weniger um den öffentlichen Verkehr, als vielmehr um den motorisierten Individualverkehr, den er durch die Temporeduktion drangsaliert sah.⁷

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 10.08.2021

BERNADETTE FLÜCKIGER

Mit einer im März 2021 eingereichten parlamentarischen Initiative forderte Gabriela Suter (sp, AG), dass **Tempo 30 innerorts zur Regel** werden solle. Dies führe zu mehr Sicherheit und Lebensqualität sowie zu einer tieferen Lärmbelastung. Für diese Reduktion von derzeit generell 50km/h auf generell 30km/h müssten die entsprechenden Bestimmungen im SVG geändert werden. Die Angst, dass es damit zu mehr Staus kommen würde, sei unbegründet; Studien hätten gezeigt, dass Tempo 30 vielmehr eine Verflüssigung des Verkehrs bringe, argumentierte Suter.

Die KVF-NR behandelte die Initiative im August 2021. Die Mehrheit (13 zu 10 Stimmen) beschloss, der Initiative keine Folge zu geben, insbesondere weil das innerörtliche Tempolimit Sache der Kantone respektive der Gemeinden sei.⁸

PARLAMETARISCHE INITIATIVE
DATUM: 16.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **parlamentarische Initiative Suter** (sp, AG) für ein **Tempolimit von 30 km/h innerorts** stand in der Wintersession 2021 auf der Traktandenliste des Nationalrats. Gabriela Suter bewarb ihr Anliegen mit dem Argument, dass ein generelles Tempolimit von 30 km/h anstelle der heute geltenden 50 km/h innerorts für mehr Sicherheit und weniger Lärm sorgen werde. Zudem würde in den Quartieren die Wohn- und Aufenthaltsqualität gesteigert.

Kommissionssprecher Kurt Fluri (fdp, SO) erläuterte, dass die Mehrheit der KVF-NR der Initiative keine Folge geben wolle, da es primär Aufgabe der Kantone und Gemeinden sei, zu entscheiden, in welchen Gebieten sie Tempo 30 einführen möchten und wo nicht. Zudem würde die generelle Temporeduktion bauliche Massnahmen und somit hohe Kosten für die Kantone und Gemeinden mit sich bringen. Die baulichen Massnahmen seien nötig, um die Verkehrsteilnehmenden dazu zu bringen, sich auch wirklich an das Tempolimit zu halten. Im Anschluss an diese Diskussion gab der Nationalrat der Initiative mit 105 zu 79 Stimmen bei 2 Enthaltungen keine Folge, womit diese erledigt ist.⁹

PARLAMETARISCHE INITIATIVE
DATUM: 17.01.2023
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Aargauer Nationalrätin Gabriela Suter (sp, AG) forderte mit einer im Juni 2022 eingereichten parlamentarischen Initiative, dass ab 2035 **keine Neuwagen mit Verbrennungsmotoren mehr** in Verkehr gebracht werden dürfen. Sie begründete die Initiative damit, dass der CO₂-Ausstoss im Verkehrsbereich rasch und stark gesenkt werden müsse, um die Schweizer Klimaziele erreichen zu können. Zudem könne die Schweiz so mit den Entwicklungen in der EU mithalten, die denselben Schritt plane.

Im Januar 2023 befasste sich die KVF-NR mit dem Anliegen Suters. Eine Kommissionmehrheit (14 zu 11 Stimmen) wollte der Initiative keine Folge geben. Sie argumentierte, dass zur Erreichung der Klimaziele technologieneutrale Massnahmen gefordert seien, ein Verbot des Verbrennungsmotors sei nicht zielführend. Eine Minderheit Christ (glp, BS) zeigte sich hingegen überzeugt, dass dieses Verbot wichtig und richtig sei und den Akteurinnen und Akteuren, insbesondere den autoimportierenden Unternehmen, Planungssicherheit gebe.¹⁰

PARLAMETARISCHE INITIATIVE
DATUM: 15.03.2023
MARCO ACKERMANN

Sind die Tage der Verbrennungsmotoren gezählt, wie es Gabriela Suter (sp, AG) im März 2023 im **Nationalrat** prophezeite? Bei der Frage, ob **ab 2035 keine Neuwagen mit Verbrennungsmotoren** mehr in Verkehr gesetzt werden dürfen, zeigte sich der Rat uneins. Während sich die Fraktionen der SP, der Grünliberalen und der Grünen zusammen mit einzelnen Stimmen aus der Mitte-Fraktion für diese Einschränkung bei Wagen der Führerausweiskategorie B aussprachen, stimmten die SVP-Fraktion, die FDP-Fraktion und die grosse Mehrheit der Mitte-Fraktion gegen die entsprechende parlamentarische Initiative Suter (sp, AG).

Sprecher Olivier Feller (fdp, VD) erklärte im Namen der Kommissionmehrheit, dass die Reduktion der CO₂-Emissionen durch technologieneutrale Bestimmungen zu erreichen sei. Dabei verwies er auch auf Bestrebungen aus der Industrie, klimaneutrale Treibstoffe (E-Fuels) und spezielle Verbrennungstechnologien zu entwickeln. Die Mehrheit der Kommission lehne es deshalb ab, Verbrennungsmotoren per se zu verbieten.

Im Namen der Kommissionminderheit erklärte Katja Christ (glp, BS), dass die Schweiz ab 2050 gemäss dem Pariser Abkommen klimaneutral sein möchte und es deshalb schon mathematisch logisch sei, Autos mit Verbrennungsmotoren bei einer Nutzungsdauer von 15 Jahren ab 2035 für den Verkauf zu verbieten. Die Baslerin fügte an, dass die Branche selbst ein Zulassungsverbot unterstütze, um Planungssicherheit für Investitionen zu gewinnen. Bezüglich des Arguments von Olivier Feller mahnte sie, dass bei einem Verkaufsverbot in der EU und einer technologieneutralen Gesetzgebung in der Schweiz die Gefahr drohe, dass Restbestände an Verbrennern ab 2035 in die Schweiz geliefert und damit Fortschritt und Innovation gehemmt würden. Zudem verwies sie darauf, dass in dieser ersten Phase erst der grundsätzliche Handlungsbedarf beraten werde und in einer zweiten Phase mit dem konkreten Erlassungsentwurf «sowohl die Jahreszahl eines allfälligen Verbots als auch die genaue Formulierung eines allfälligen Verbots» durch das Parlament präzisiert werden könnten. Auch die Initiatorin Gabriela Suter richtete anschliessend mahnende Worte an den Rat, der der parlamentarischen Initiative jedoch mit 106 zu 83 Stimmen bei 1 Enthaltung keine Folge gab. Die Initiative war damit erledigt.¹¹

Umweltschutz

Naturschutz

Anfang 2022 und damit teilweise noch vor Ausbruch des Krieges in der Ukraine mehrten sich in den Schweizer Medien Berichte über den **Ausbau erneuerbarer Energieträger und ihre Auswirkungen auf die Natur**. So berichtete beispielsweise die NZZ über eine Studie der ZHAW im Auftrag des BFE zur **Photovoltaik** auf «der grünen Wiese», also auf Landwirtschaftsflächen. Die Studie bilanzierte, dass freistehende Solaranlagen für Tiere und Pflanzen grosse Vorteile bringen können, sofern der Bau der Anlage zu keinen Schäden bei ökologisch sensiblen Lebensräumen führt. So könnten insbesondere auf intensiv genutzten Flächen störungsempfindliche Tierarten, wie etwa manche Vogelarten, die Solarparks als Rückzugsort nutzen. Aber auch die Landwirtschaft selber könne profitieren: Bei gewissen Kulturen würde eine Überdachung durch ein Solarpanel zu einer grossen Ertragssteigerung führen, da diese beispielsweise vor Hagel und Überhitzung schützen könnte.

Zu reden gab im Bereich der Solarenergie auch ein geplanter Photovoltaikpark im Hochgebirge oberhalb von Gondo (VS). Dieser soll auf einer Fläche von 14 Fussballfeldern zu liegen kommen. Währenddem die Nationalrätin und Vizepräsidentin von Swissolar Gabriela Suter (sp, AG) dieses Projekt lobte und auch Potential bei Photovoltaik-Anlagen auf Dächern, Fassaden, Lawinenverbauungen oder auch auf Landwirtschaftsflächen sah, wehrte sich Heidi Z'graggen (mitte, UR), Präsidentin der ENHK, gegen die «Verunstaltung» der Schweizer Landschaften durch Solarpanels (Tages-Anzeiger). Z'graggen forderte infolgedessen in einem Vorstoss ein Spezialgesetz zum Umgang mit grösseren, freistehenden Solaranlagen im alpinen Gebiet sowie ein Moratorium für den Bau solcher Anlagen, bis dieses Gesetz in Kraft trete.

Im Bereich der **Windkraft und der Wasserkraft** schlug der Bundesrat Anfang Februar 2022 vor, die Planungs- und Bewilligungsverfahren für die bedeutendsten Anlagen der Wasserkraft und der Windenergie zu vereinfachen und zu straffen. Rekurse sollen demnach möglich bleiben, aber nur noch einmal und nicht bei jeder Etappe des Verfahrens. Dieser Entscheid hing unter anderem mit den Arbeiten eines runden Tisches zur Wasserkraft zusammen, an welchem 15 Projekte für Speicherseen identifiziert wurden, welche als energetisch am vielversprechendsten gelten und gleichzeitig mit möglichst wenig negativen Konsequenzen für die Biodiversität und die Landschaft realisiert werden könnten. Zwei dieser Projekte stiessen jedoch auf Kritik: So wehrte sich etwa die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz gegen einen neuen Stausee am Gornergletscher. Der Geschäftsführer der Stiftung, Raimund Rodewald, begründete den Widerstand mit dem Argument, dass mit diesem Stausee in eine der letzten unberührten Gletschergebiete in den Alpen eingegriffen würde. Ausserdem sei der Gornergletscher als Teil des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler geschützt. Ein zweites Projekt, das auf Widerstand stiess, war ein geplanter Stausee beim Triftgletscher: Dieses Vorhaben wurde von der Organisation Aqua Viva und vom Grimselverein bekämpft. Heini Glauser vom Grimselverein argumentierte, dass die Zerstörung der Landschaft und der lokalen Biodiversität in einem sehr ungünstigen Verhältnis zur erwarteten Stromerzeugung stünde. Er plädierte dafür, stattdessen auf Solarenergie zu setzen.

Im Bereich der Windkraft wiederum war es im November 2021 zu einem tragischen Zwischenfall gekommen, als ein Steinadler von einem Rotorblatt einer Windturbine erschlagen wurde. Eine Forschungsgruppe rund um den Biologen Raphaël Arlettaz von der Universität Bern untersuchte deshalb, an welchen Stellen Vögel oder auch Fledermäuse mit den Windturbinen kollidieren können. Sobald klar ist, in welchen Regionen und in welcher Flughöhe sich die Tiere bewegen und wie sie auf Hindernisse reagieren, soll eine so genannte Konfliktkarte für die Schweiz entstehen, welche aufzeigt, welche Gebiete für neue Windparks geeignet sind und welche nicht.¹²

Lärmschutz

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 11.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die im Juni 2020 von Gabriela Suter (sp, AG) eingereichte parlamentarische Initiative «**Mit Lärmblitzern gegen unnötigen Fahrzeuflärm vorgehen**» forderte die Erarbeitung gesetzlicher Grundlagen, damit mit Lärmradargeräten Motorenlärm gemessen werden kann und Fahrzeuge mit zu hohen Werten gebüsst werden können. Sie verfolgte damit ein ähnliches Ziel wie mit der von ihr gleichzeitig eingereichten parlamentarischen Initiative 20.444. Die Initiatorin erläuterte, dass sich die Kontrolle und Ahndung übermässigen Lärms im Strassenverkehr schwierig gestalten. In einigen Kantonsparlamenten seien daher bereits Vorstösse für die Einführung von Lärmblitzern hängig. Für deren Installation bedürfe es aber zuerst einer gesetzlichen Grundlage auf Bundesebene.¹³

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 11.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Wie bereits in ihrer ebenfalls im Juni 2020 eingereichten parlamentarischen Initiative 20.443 peilte Gabriela Suter (sp, AG) auch mit der Initiative «**Endlich wirksam gegen lärmende Motorräder vorgehen**» vom Juni 2020 auf eine Verringerung der Lärmbelastung durch Motorfahrzeuge. Suter forderte, dass für Motorräder mit einem Standpegel von über 95 Dezibel ein Fahrverbot erlassen werde. In ihrer Begründung der Initiative wies sie unter anderem darauf hin, dass das österreichische Bundesland Tirol im Juni 2020 ein ebensolches Verbot eingeführt habe. Damit entfalle offensichtlich das bisher gegen ähnliche Vorstösse ins Feld geführte Argument, wonach sich die Schweizer Lärmvorschriften an die EU-Richtlinien halten müssen, um das Landverkehrsabkommen mit der EU nicht zu gefährden.¹⁴

Klimapolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.12.2023
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **grosse Kammer** beugte sich in der Wintersession 2023 als Zweitrat über die **Revision des CO₂-Gesetzes für die Periode 2025–2030**. Die Kommissionsmitglieder Stefan Müller-Altermatt (mitte, SO) und Delphine Klopfenstein Broggin (gp, GE) stellten die Vorlage vor. Müller-Altermatt berichtete, dass die Vorlage als «schlank» bezeichnet werden könne und damit auch bei einem allfälligen Plebiszit bestehen sollte und trotzdem dem Ziel der Halbierung der CO₂-Emissionen bis 2030 entspreche. Die vorberatende UREK-NR schlage als einzige grössere Änderung vor, eine Abgabe auf Flüge mit Privatjets einzuführen. Ausserdem habe die Kommission mittels Einreichung eines Vorstosses (Po. 23.4334) versucht, die Rückverteilung der CO₂-Abgabe an die Haushalte sichtbarer auszugestalten.

In der **Eintretensdebatte** zeigte sich, dass alle Fraktionen gewillt waren, dem Geschäft eine Chance zu geben; ein Antrag auf Nichteintreten lag denn auch nicht vor. In den Voten von Mitte-Nationalrätin Priska Wismer-Felder (mitte, LU) und GLP-Mitglied Martin Bäumle (glp, ZH) zeigte sich das Dilemma zwischen dem Willen, ein effektives Gesetz, welches zu spürbaren Emissionsreduktionen führen soll, zu gestalten und der Angst vor einem Referendum gegen die Vorlage. Matthias Jauslin (fdp, AG) von der FDP und SVP-Vertreter Christian Imark (svp, SO) warnten vor allem davor, das Gesetz nicht zu überladen respektive keine neuen oder höheren Abgaben einzuführen, damit es nicht wieder in einer Volksabstimmung abgelehnt werde. Auf der anderen Seite des politischen Spektrums kritisierten die Grünen sowie die SP, dass das Gesetz nicht ambitioniert genug sei. Gabriela Suter (sp, AG) von der SP gab zu bedenken, dass eine bescheidene Emissionsreduktion für die Periode 2025 bis 2030 bedeute, dass in den folgenden Jahren umso strengere und teurere Massnahmen ergriffen werden müssten, um das Netto-Null-Ziel zu erreichen. Vor diesem Hintergrund wies Grünen-Vertreter Christophe Clivaz (gp, VS) auf die von den Grünen und der SP lancierte Klimafonds-Initiative hin, mit welcher das Netto-Null-Ziel doch noch erreicht werden könne. Die Eintretensdebatte abschliessend stellte Umweltminister Albert Rösti die für ihn wichtigsten Grundsätze der Vorlage vor. Rösti lobte das Tempo, mit welchem die Räte die Gesetzesrevision berieten. So könne es gelingen, dass keine Lücke entstehe und das Gesetz und die ausführende Verordnung bis am 1.1.2025 in Kraft gesetzt werden können. Auch sei es wichtig, dass das Gesetz mehrheitsfähig bleibe, weshalb der Bundesrat die von der UREK-NR vorgeschlagene Einführung einer Flugticketabgabe auf Privatflüge sowie eine Erhöhung der CO₂-Abgabe und der Benzinsteuern ablehne.

Eintreten wurde anschliessend ohne Gegenantrag beschlossen. Die massgebenden Entscheide, die in der Detailberatung getroffen wurden, waren die folgenden: Susanne Vincenz-Stauffachers (fdp, SG) Minderheitsantrag betraf das Emissionsreduktionsziel im Inland. Die FDP-Vertreterin beantragte, hierbei dem tieferen Inlandziel des Ständerats zu folgen. Die Mehrheit des Rates sprach sich aber dafür aus, ihrer Kommission zu folgen und legte das Inlandziel bei 75 Prozent fest.

Dadurch wurde eine erste Differenz zum Erstrat geschaffen. Auch beim CO₂-Ausstoss von neu in Verkehr gebrachten Fahrzeugen folgte der Rat seiner Kommission und stellte sich damit gegen den Minderheitsantrag Jauslin sowie gegen die Version des Ständerates. Eine weitere wichtige Differenz wurde mit der von der Minderheit Imark geforderten Streichung der so genannten Überführungspflicht geschaffen. Mit diesem Instrument wollte der Bundesrat Importeure von fossilen Treibstoffen verpflichten, über das Inverkehrbringen von erneuerbaren Treibstoffen einen bestimmten Anteil der CO₂-Emissionen aus dem Verkehr zu vermindern. Imark monierte, dass diese Überführungspflicht den Benzinpreis massgeblich verteuern werde. Der Nationalrat stimmte dieser Streichung deutlich zu; neben der Grünen- und der GLP-Fraktion sprachen sich nur einige Mitglieder der FDP.Liberalen- sowie eine Mehrheit der Mitte-Fraktion für die Beibehaltung der Überführungspflicht aus. Bei der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen beantragte eine Minderheit Suter, dass der Bundesrat den Abgabesatz auf bis zu 180 CHF pro Tonne CO₂ anheben könnte. Die Mehrheit des Rates wollte jedoch beim Vorschlag des Bundesrats, des Ständerats sowie der UREK-NR bleiben, und legte einen Abgabesatz von höchstens 120 CHF pro Tonne CO₂ fest. Im Bereich der Luftfahrt lehnte der Nationalrat die Einführung einer Abgabe für Flüge mit Privatjets ab. Die geschlossen stimmenden SVP-, FDP.Liberalen- und GLP-Fraktionen sowie eine Minderheit der Mitte votierten gegen diese Abgabe. Des Weiteren gab auch die Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektroautos zu reden, wobei ein Antrag der Mehrheit sowie drei Minderheitsanträge vorlagen. Die Mehrheit des Rates folgte hierbei seiner Kommission und sprach sich dafür aus, in den Jahren 2025–2030 bis zu CHF 20 Mio. für diese Ladeinfrastruktur aufzubringen. Hiermit entstand eine weitere Differenz zum Ständerat, der die Förderung der Ladestationen gänzlich gestrichen hatte. Eine letzte Differenz zum Erstrat schuf die grosse Kammer bei der Thematik der Reduktion der LSVA für elektrisch oder mit alternativem Treibstoff betriebene Fahrzeuge. Der Nationalrat stimmte hierbei mehrheitlich dafür, diese LSVA-Reduktion beizubehalten; eine links-grüne Minderheit, welche von zwei FDP-Mitgliedern unterstützt wurde, blieb hier chancenlos.

In der **Gesamtabstimmung** votierte der Nationalrat mit 136 zu 34 Stimmen bei 26 Enthaltungen für Annahme des Entwurfs. Die Nein-Voten stammten von Mitgliedern der SVP-Fraktion; die Enthaltungen allen voran von der Mehrheit der Grünen-Fraktion.¹⁵

1) AB NR, 2021, S. 1137 f.

2) AB NR, 2021, S. 1360 ff.; BBl, 2021 1314; BBl, 2021 1315; BBl, 2021 1316; TG, 17.6.21

3) TA, 5.10.20; SGT, 9.10., 10.10.20; AVF, 13.10.20; SGT, 24.11.20; TG, 1.2.21; SGT, 24.3.21; CdT, 29.7.21; AZ, 3.8., 22.10.21

4) BO CN, 2022, pp.523

5) APS-Zeitungsanalyse 2021 – Verkehr und Kommunikation

6) AB NR, 2021, S. 384 ff.; Medienmitteilung UREK-NR vom 17.11.20

7) AZ, 10.7.21; TA, 13.7.21; AZ, 15.7.21; TA, 26.7.21; Blick, 27.7.21; TA, 11.8.21; So-Bli, 22.8.21; LT, 8.9.21

8) Medienmitteilung KVF-NR vom 10.8.21; Pa. Iv. 21.441

9) AB NR 2021, S. 2698 ff.

10) Medienmitteilung KVF-NR vom 17.1.23

11) AB NR, 2023, S. 542 f.; Lib, 16.3.23; SZ, 18.3.23

12) NZZ, 3.1., 12.1.22; Lib, 18.1.22; Bund, 1.2.22; WOZ, WW, 3.2.22; 24H, NZZ, TA, 4.2.22; NZZ, 5.2.22; AZ, Lib, WOZ, 10.2.22;

WOZ, 3.3.22; TA, 18.3.22; NZZ, 19.3.22; WW, 24.3.22; 24H, 26.3.22; NZZ, 28.3.22; TA, 1.4., 2.4.22

13) Pa. Iv. 20.443

14) Pa. Iv. 20.444

15) AB NR, 2023, S. 2487 ff.; AB NR, 2023, S. 2514 ff.